LE GRAND DÉBAT

 

Audition numéro 

NANTES, LA LOIRE ET NOUS

Le 05 février 2015
Centre des expositions de Nantes Métropole

Thème de l'intervention

Transport des usagers sur la Loire et ses affluents : données, initiatives et perspectives

Intervenant
Alain Boeswillwald

Auditions mode d'emploi. Les auditions publiques du grand débat ont toutes été menées sur le même modèle. Désigné par la commission du grand débat, chaque expert auditionné a présenté son propos durant 20 minutes. Suivait un temps de questions/réponses de 20 minutes animé par un binome membre de la commission - membre de l'équipe projet. L'audition était publique mais les participants n'étaient pas autorisés à poser des questions. 6 à 8 auditions pour chacun des 4 thèmes du débat ont été menées entre décembre 2014 et avril 2015.
Retrouvez les auditions filmées dans leur intégralité sur www.nanteslaloireetnous.fr/les-contributions

Intervenant

Alain Boeswillwald
Directeur de la SEMITAN

Créée en 1979, la Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise (SEMITAN) a pour mission principale l'exploitation du réseau de transport en commun sur les 24 communes de l'agglomération nantaise ; elle a aussi en charge le développement et la mise en œuvre des nouvelles infrastructures relatives au transport public. Elle effectue chaque année près de 130 millions de voyages sur l'un des réseaux de tramway les plus importants de France (43 kilomètres de lignes), une ligne de bus en site propre (le Busway), un réseau de bus à haut niveau de service (Chronobus), un réseau d'autobus et des services fluviaux (Navibus). 2,1 millions de déplacements sont effectués chaque jour dans l'agglomération nantaise dont 15,8 % en transport en commun. Chaque jour ouvrable en période scolaire compte plus de 500 000 voyages dont 285 000 s'effectuent en tramway. La société compte 1800 employés.

En savoir plus sur la TAN : www.tan.fr/

Résumé de l'intervention

Avec le Navibus, Nantes est l'une des rares villes françaises à proposer un véritable service urbain de traversée fluviale. Si les passeurs fluviaux sont bien intégrés au réseau de transport en commun, s'ils compensent des maillons faibles du réseau et s'ils remplissent plusieurs fonctions (domicile travail et loisirs), il y a des résultats. C'est le cas du Navibus Loire créé en 2005 : il comptabilise 520 000 voyages par an et dispose encore d'un potentiel de développement. Le passeur Erdre effectue lui environ 80 000 voyages par an. Par contre, les navires fluviaux proposant un itinéraire multi-étapes le long d'une rivière ne sont pas performants du fait d'un temps de trajets trop important. L'expérimentation sur l'Erdre de Gare sud à l'Université s'est arrêtée en 2009 et n'a jamais trouvé son public.

Même avec une bonne fréquentation, la création d'une ligne de transport fluvial pose quand même la question des moyens car ce type de service un personnel important et qu'un navire de transport de passagers coûte l'équivalent de 5 bus. La création de lignes supplémentaires peut être intéressante mais reste un choix politique du fait de son coût financier.

L'audition exhaustive sur www.nanteslaloireetnous.fr/participer/les-auditions-publiques/7eme-audition-publique

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 15

Thème de l'intervention
Transport des usagers sur la Loire et ses affluents : données, initiatives et perspectives

Le 05 février 2015
Centre des expositions de Nantes Métropole

Le Navibus Loire, une expérimentation devenue maillon important du réseau de transport urbain

520 000
passagers sont transportés sur le Navibus Loire chaque année

LE CHIFFRE À RETENIR

« Le navibus Loire est devenu un maillon indispensable du réseau de transport en commun que l'on n'imagine pas supprimer »

L'expérimentation

Dans les années 2000-2002, l'AURAN a regardé ce qui se faisait dans plusieurs villes d'Europe en matière de transport fluvial de passagers. Dans une approche pragmatique, la TAN a ensuite expérimenté la mise en place d'un passeur fluvial lors des journées sans voiture, puis des semaines de la mobilité avec un certain succés.

En 2002-2003, les travaux du busway se profilaient qui allaient avoir des répercutions importantes sur la circulation. L'élu président de la TAN a alors demandé d'ouvrir une alternative sous forme de ligne continue qui proposerait une nouvelle offre de franchissement. En juin 2005, la première ligne régulière Trentemoult - Gare Maritime a ouvert. Elle opérait sur un bâteau venant de Méditerranée et a l'avantage de relier la Gare Maritime où existait déjà un ponton, à Trentemoult où on réutilise un ponton qui avait servi pour le cinéma.

Avec 6 à 7 minutes de traversées et en comptant les temps d'appontement et de débarquement, le service proposé n'opère que toutes les 20 minutes. On est alors tout juste dans ce qu'on peut considérer comme un début de service urbain en terme de cadence. Les critères habituels sont du quart d'heure voire 10 minutes en heure de pointe.

La première année, 200 000 voyageurs utilisent la ligne. C'est un succés pour plusieurs raisons :

- la liaison propose un service qui n'existe pas sur la voirie, c'est une réelle alternative ;
- elle arrive à un moment où il y a plus de contraintes sur la première ligne de ponts du fait des travaux du busway ;
- elle est bien connectée au réseau via la ligne 1 de tramway.

En outre, cette navette remplit à la fois des fonctions domicile travail ou domicile – école mais aussi une fonction touristique notamment le week-end. Elle répond donc à toute la gamme des motifs de déplacements urbains.

La transformation en service urbain de transport de voyageurs

La réussite de l'expérimentation encourage la SEMITAN à commander à l'armateur, Finist'Mer un véritable bâteau adapté à cette traversée. Le Chantenay entre en service en juin 2007. Il comporte 90 places, on y entre à l'avant, on en ressort à l'arrière comme dans un bus. L'idée est d'en faire un bus sur l'eau, véritable élément du réseau de transport en commun.

En 2009, un second bateau „Ile de Nantes" est mis en service permettant d'offrir un véritable service urbain à 10 minutes en heure de pointe et 20 minutes en heures creuses. En 2014, ce service a accueilli 520 000 passagers.

En regard des 130 millions de voyages par an de la SEMITAN, c'est une „goutte d'eau" mais quand même l'équivalent d'une ligne moyenne de bus. Le Navibus Loire est devenu un maillon indispensable du réseau que la TAN n'imagine pas supprimer s'il s'agit de trouver des sources d'économies financières.

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 15

« Si les passeurs fluviaux sont intégrés correctement au réseau de transport en commun, il y a des résultats. »

Les expérimentations sur l'Erdre

La navette fluviale Port Boyer - Université

Lancée en 2002, cette navette comble un besoin de franchissement sur un secteur de l'Erdre où les ponts sont relativement éloignés. Elle accueille 60 à 80 000 passagers par an sur le principe d'un service à la demande. C'est une navette électrique et la TAN travaille actuellement à alimenter cette navette avec un moteur à hydrogène.

Le navibus Gare SNCF - Université

Lancé en 2005, ce projet de liaison fluviale Gare sud - Université n'a jamais atteint la dimension d'un service urbain et a donc fermé en 2009. L'aller-retour prenait 1h20, loin des cadences nécessaires à un service urbain. La navettte a donc plutôt attiré les promeneurs, alors que le tramway continuait à être plus performant pour la même liaison. Pour être performante, la liaison aurait nécessité 3 à 4 bateaux ; par ailleurs, les temps pour accoster et débarquer sont conséquents : en multipliant les arrêts, on perd en performance de desserte.

Coût des navettes fluviales

L'exploitation du Navibus Loire a un coût de 1,3 millions d'euros par an pour 520 000 passagers. Du fait du régime maritime, le bateau fonctione avec deux personnes à bord, un conducteur et un matelot quand un bus fonctionne avec un seul employé. C'est donc un coût de fonctionnement plus élevé.

Par ailleurs, la construction d'un bateau passeur fluvial coûte 1 à 1,2 millions d'euros quand un bus en coute 250 000 €.

La création d'une ligne fluviale est donc un choix politique qui a un coût conséquent.

Aujourd'hui, Nantes reste l'une des rares villes à proposer un véritable service de traversée fluviale (il en existe également un à Bordeaux mais qui n'a pour l'instant pas trouvé son public, Lorient et La Rochelle en proposent également mais plutôt dans des secteurs de type rade).

Si les passeurs fluviaux sont intégrés correctement au réseau de transport en commun, il y a des résultats. Cependant la création d'une ligne de transport fluvial pose tout de suite la question des moyens puisque ce type de service coûte plus cher qu'une ligne de bus.

1,2

millions d'euros, c'est le coût d'un navibus quand un bus coûte 250 000 €.

LE CHIFFRE À RETENIR

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 15



questions / réponses

Thème de l'intervention
Transport des usagers sur la Loire et ses affluents : données, initiatives et perspectives

Le 05 février 2015
Centre des expositions de Nantes Métropole

Question 1.

Quelles sont les perspectives d'évolution du navibus ? Peut-on proposer des bateaux de plus grande capacité ?

Emilie Bazin, membre de l'équipe projet

AB : Avec +10% de fréquentation en 2014, le navibus dispose encore d'une marge de progression. On doit pouvoir monter à 700 000 voyageurs l'an à condition d'améliorer les liaisons au sud : vers le réseau de transport en commun et en créant un parking relais pour les automobilistes, un projet est à l'étude sur les anciennes sablières. Concernant la capacité des bateaux, jusqu'à 99 places il faut 2 salariés, au delà, ce sera 3. Il faut aussi garder des délais corrects pour débarquer. De ce fait, nos bateaux ne sont pas accessibles aux personnes handicapées non accompagnées : le marnage nous obligerait à des rampes aux bras multiples allongeant le temps de débarquement.

Question 2.

Y-a-t-il des moments de la journée où on pourrait desservir l'Ile de Nantes ?

Philippe Audic, co-président commission du débat

AB : D'abord**,** il faudrait un ponton toujours accessible, ce n'est pas le cas de celui qui a été créé. Par ailleurs, le problème de la triangulation est l'ajout de temps d'arrêt qui augmentent le temps de trajet global. On ne fera pas la triangulation en 20 minutes avec un bateau, ça pose donc la question des moyens. On le fait en fin de service l'été, les gens ont le temps ; mais il ne s'agit pas de le faire en permanence. On privilégie la fréquence du passage à cette triangulation.

Question 3.

Peut-on imaginer un navibus à grande vitesse vers Couëron ou le Pellerin ?

Philippe Audic

AB : Deux conditions sont nécessaires : un temps de parcours limité à 30-35 minutes et un service urbain toutes les 20 minutes grand maximum. Un trajet aller-retour à 70 minutes, une fréquence toutes les 20 minutes, cela nécessite donc 4 bateaux pour faire fonctionner un tel service.

Question 4.

Quels sont les schémas prospectifs de desserte des futurs quertiers Ile de Nantes, Pirmil Les iles et Bas Chantenay ?

Philippe Audic

AB : Nous avons un réseau de transport en commun encore très centralisé, il faut le développer à l'échelle du coeur d'agglomération. Nous avons commencé avec la création de la ligne C5 qui connecte aussi busway et tramway. Elle fonctionne avec une fréquence à 5 minutes en heure de pointe. Cette ligne aura d'autant plus de potentiel qu'on arrivera à la connecter au nord vers la ligne C2 qui dessert la route de Rennes, à l'ouest vers la ligne 1 de tramway au niveau d'Anne de Bretagne et au sud vers le futur CHU et Rezé-Atlantis. On peut imaginer à terme un schéma en T.

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 15



questions / réponses

Thème de l'intervention
Transport des usagers sur la Loire et ses affluents : données, initiatives et perspectives

Le 05 février 2015
Centre des expositions de Nantes Métropole

Question 5.

Y-a-t-il de nouveaux franchissements privilégiés pour le transport en commun ?

Philippe Audic

AB : Le Pont des Trois Continents peut acccueillir du transport en commun. C'est plus difficile sur le Pont Anne de Bretagne. Je n'imagine pas de nouveaux franchissements sans une place pour les transports en commun sinon nous ne serons pas capables d'atteindre les objectifs du PDU.

Question 6.

Quel est votre avis sur une liaison fluviale desservant le futur CHU sur l'ile ?

Emilie Bazin

AB : Un service fluvial à trois branches partant de Gare Maritime, une vers Trentemoult, une vers CHU-Rezé les Iles et une vers Hôtel de Région, c'est un schéma qui a du sens. Et qui correspond bien à l'image de Nantes, ville d'eau innovant sur le transport en commun. Mais qui a un coût.

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 15